

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) **N° de publication :**
(A n'utiliser que pour
le classement et les
commandes de reproduction.)

2.044.031

(21) **N° d'enregistrement national :**
(A utiliser pour les paiements d'annuités,
les demandes de copies officielles et toutes
autres correspondances avec l'I.N.P.I.)

69.14470

BREVET D'INVENTION

PREMIÈRE ET UNIQUE
PUBLICATION

(22) Date de dépôt 6 mai 1969, à 16 h 10 mn.
(41) Date de la décision de délivrance 8 février 1971.
Publication de la délivrance B.O.P.I. — « Listes » n° 7 du 19-2-1971.

(51) Classification internationale (Int. Cl.) **B 60 d 1/00.**
(71) Déposant : BRISARD Gérard, 63, rue Désiré-Richebois, 94-Fontenay-sous-
Bois.

Mandataire :

(54) Stabilisateur à friction pour remorque.

(72) Invention de : Gérard Brisard.

(33) (32) (31) Priorité conventionnelle :

La présente invention concerne les appareils du genre anti-lacet et anti-tangage ayant pour but la stabilisation des remorques tractées par des véhicules automobiles.

Les dispositifs connus font appel le plus souvent soit à un 5 ou plusieurs amortisseurs hydrauliques ou à friction mis en action par la modification d'angularité entre le timon de la remorque et le véhicule tracteur. Généralement de tels dispositifs ne permettent pas des débattements maximaux dans le plan horizontal, leur 10 branchement ou débranchement lors de l'attelage ou du dételage de la remorque nécessitent une ou plusieurs manœuvres supplémentaires, leur association à un frein à inertie monté sur le timon de la remorque n'est pas toujours aisée, enfin, pour être suffisamment puissants, ils sont généralement volumineux et onéreux.

Le dispositif suivant l'invention permet d'éviter ces inconveniens. En effet grâce à l'adoption d'un moyen connu comme étant le plus puissant et le plus résistant des dispositifs de freinage il permet tout en étant très efficace de n'être que très peu encombrant; sa géométrie particulière permet de freiner à la fois 15 les mouvements de lacet et de tangage, de plus son accouplement à glissières supprime toute opération supplémentaire à celles normalement pratiquées lors des manœuvres d'attelage et de dételage.

Le dispositif suivant l'invention comprend un secteur de disque rigide par exemple métallique, pouvant osciller autour d'un diamètre ou d'un axe parallèle à ce diamètre mais fixe en rotation 20 autour de son axe par rapport au véhicule tracteur.

À son point d'oscillation se trouvent deux axes parallèles 25 à son plan ou y étant coaxiaux, ou confondus en un seul, pouvant coulisser verticalement dans deux rainures solidaires du véhicule tracteur. Fixé sur le timon de la remorque se trouve l'étrier munie 30 de patins de friction qui en pressant fortement sur le disque de part et d'autre de sa surface engendrent le freinage en rotation du timon de la remorque par rapport au véhicule tracteur.

De même ce frottement des patins sur le disque n'ayant pas de direction préférentielle, l'effet de freinage peut se faire sentir 35 lors de tout déplacement relatif du disque par rapport aux patins, et en particulier dans la direction des rayons du disque qui peut être parcourue lorsque l'attelage s'anime de mouvements de tangage.

Le dessin annexé illustre à titre d'exemple un mode de réalisation conforme à la présente invention.

On trouve en -I- une tête d'attelage classique, articulée sur une rotule -2- boulonnée sur une équerre -3- elle même fixée sur une semelle -4- solidaire du véhicule tracteur. Fixé à la tête -I- un étrier -6- comportant une partie mobile -5- et un dispositif de serrage de préférence élastique -7- serre par l'intermédiaire de garnitures de friction -8- un secteur de disque -9- immobilisé en rotation dans le plan horizontal par deux pièces cylindriques -10- et -II- pouvant coulisser verticalement dans deux rainures appropriées -I2- et -I3- solidaires d'une plaque -I4- fixée au véhicule tracteur.

Le fonctionnement est évident: le disque étant fixe en rotation dans le plan horizontal, lorsque le timon a tendance à s'animer de mouvements dans ce même plan, les garnitures s'y opposent par friction sur le disque.

De même lorsque dans le plan vertical contenant l'axe du timon, ce dernier décrit des angles -x- par rapport à sa position de repos, il y a variation de la côte -B- donc glissement du disque -9- entre les garnitures-8- d'où freinage du mouvement.

5 Il peut être nécessaire de laisser un petit jeu-a- (fig 2) entre les axes cylindriques-II- et -I2- et les fonds de rainures -I2- et -I3- ceci afin de permettre éventuellement une oscillation du timon autour de son axe au cas celui-ci ne serait pas muni d'un dispositif semblable par ailleurs. On voit aussi que l'accouplement et le désaccouplement d'un tel dispositif lors des manœuvres d'attelage et de dételage ne nécessitent aucune manipulation ou opération supplémentaire. En effet le disque restant prisonnier de son étrier, les axes -I0- et -II- s'engagent par simple coulissement dans leurs rainures et se dégagent de même.

10 15 On remarquera enfin l'encombrement extrêmement réduit de ce dispositif eu égard à sa puissance; sa compacité permet son adaptation aux têtes d'attelage les plus ramassées munies ou non de systèmes de freinage par inertie.

REVENDICATIONS

1. / Dispositif permettant de corriger en les amortissant les mouvements de " lacet" et de "tangage" qu'ont tendance à prendre les remorques attelées à des véhicules terrestres, caractérisé par le fait qu'il utilise le couple résistant engendré par le frottement de garnitures appropriées sur un disque ou secteur de disque.

5 2. / Dispositif selon revendication 1. caractérisé par le fait que le disque est fixé en rotation dans le plan horizontal par rapport au véhicule tracteur.

10 3. / Dispositif selon revendication 1. caractérisé par le fait que le disque ou secteur de disque est muni d'un ou plusieurs axes coaxiaux parallèles à un de ses diamètres pouvant coulisser dans des rainures verticales solidaires du véhicule tracteur.

15 4. / Dispositif selon la revendication 1. caractérisé par le fait que l'étrier porte-garnitures dont le but est d'engendrer un effort de friction s'opposant au glissement sur le disque, est solidaire du timon et peut comporter un dispositif de réglage de pression mécanique ou hydraulique.

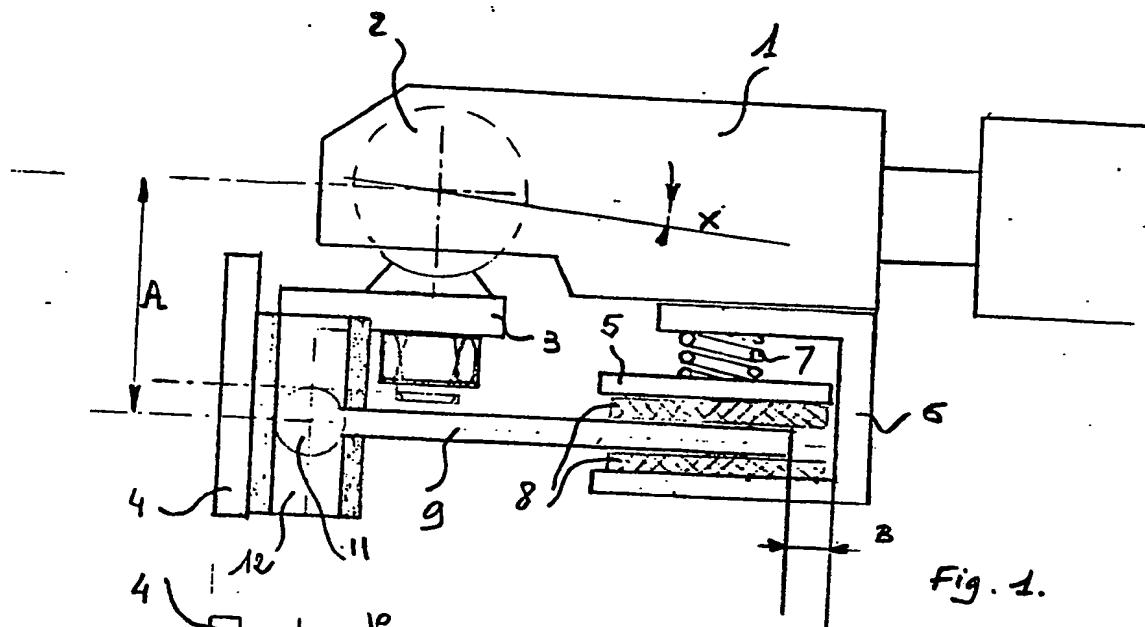


Fig. 1.

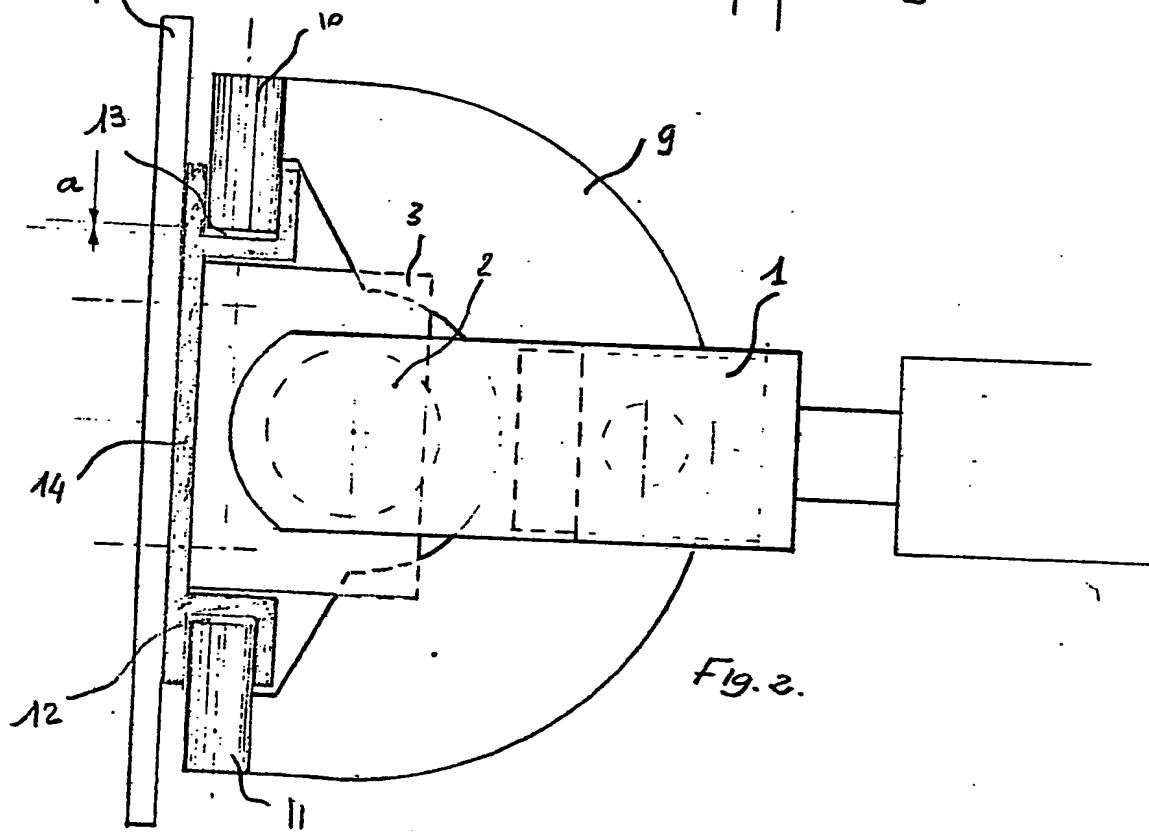


Fig. 2.